Exp 0364

C.O.A.C.
EXPTE. INTERNO Nº 0364

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 5-B-15

CLASIFICADO

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº 3/83 "S"
Letra CBGU, 3FY



PUERTO BELGRANO, 10 de Febrero de 1983

OBJETO: S/Conclusiones Campaña Islas Georgias

AL SEÑOR COMANDANTE DE LA DIVISION CORBETAS CAPITAN DE NAVIO Dn. ERNESTO FRANCISCO DIAMANTE.

Por considerar que puede resultar de interés a los fines de acumular experiencia para futuras operaciones y a la tarea que desarrolla la Comisión de Análisis de Acciones de Combate, elevo el presente informe, complementario del elevado en su oportunidad, sobre la campaña realizada por la unidad en las Islas Georgias del Sur.

El mismo contiene un relato de los sucesos y algunas de las conclusiones a que se arribaron.

I. ASPECTOS PREVIOS

1. El día 26 de marzo de 1982, la Unidad se encontraba en dique seco cumpliendo un período de mantenimiento intensivo, cuando se recibe la orden verbal de:

   1.1. Dar por finalizadas las reparaciones y alistar el buque para zarpar en el menor tiempo posible.

   1.2. Embarcar una sección de Infantería de Marina con armamento, munición y equipo y trasladarla al área de las Islas Georgias del Sur.

   1.3. Embarcar equipo, armamento y munición para 50 hombres del Transporte A.R.A. "BAHIA PARAISO" que se encontraba en dicha zona.

   1.4. Destacarse al área de operaciones de las Islas Georgias del Sur, en derrota directa, evitando el contacto con unidades de superficie, reunirse con el A.R.A. "BAHIA PARAISO" y darle apoyo a sus operaciones.

2. La información de inteligencia disponible a ese momento por este Comando era:

2...///



SECRETO

///...2

2.1. La publicada en los diarios sobre el grupo de trabajadores argentinos en Puerto Leith, la presencia en su apoyo del A.R.A. "BAHIA PARAISO" y en oposición del H.M.S. "ENDURANCE".

2.2. Existencia de un grupo de efectivos de la Armada, unidad Alfa, desembarcada en apoyo de esos trabajadores (información suministrada por el Señor Jefe de Operaciones del E.M.G.A.). CL OTERO

2.3. Vista parcial de un video-casete sobre Bahía STROMNES y la entrada a Puerto Leith observada por el suscripto en el Edificio "LIBERTAD".

2.4. Descripción sobre un cuarterón de "KING EDWARD COVE" en escala 1/7.500 de la probable ubicación del personal de investigadores residentes en Puerto Grytviken e identificación de algunos de los edificios (efectuada por el Señor Jefe de Operaciones del EMGA).

3. Durante la travesía, toda la información hacia o desde el buque sería cursada por:

3.1. Difusión a través de RACEL/RAPUER.

3.2. Interceptación/recepción a través de los circuitos del SARA en los que mantenían ligazón el OCT en el área de operaciones y la Jefatura de Operaciones del ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA.

4. El Jefe de la Sección de I.M. embarcado desconocía, al igual que este Comando, cuál sería la operación específica que debía realizar y su duración en cuanto al tiempo. Ello constituyó la causa primaria por la que no se pudo planear y prever las medidas necesarias para tener un armamento y equipamiento de comunicaciones y personal adecuado.
Este desconocimiento alcanzaba para el caso del mencionado Jefe de Sección, cuando efectuó su primera presentación al buque, hasta cuántos hombres debía llevar. El personal que posteriormente le fue subordinado, desde el 2do. Jefe para abajo, no pertenecía a su unidad y tenía un bajo nivel de adiestramiento para las tareas que debieron enfrentar.

5. Al zarpar, esta unidad sólo disponía de la información naútica y cartográfica que pudo facilitar el Comando de Operaciones Navales.

2.1. La publicación en los diarios sobre el grupo de trabajadores argentinos en Puerto Leith, la presencia en su apoyo del A.R.A. "BAHIA PARAISO" y en oposición del H.M.S. "ENDURANCE".

2.2. Existencia de un grupo de efectivos de la Armada, unidad Alfa, desembarcada en apoyo de esos trabajadores (Información suministrada por el Señor Jefe de Operaciones del E.M.G.A.).

2.3. Vista parcial de un video-cassette sobre Bahía Stromness y la entrada a Puerto Leith, observado por el suscripto en el Edificio "LIBERTAD".

2.4. Descripción sobre un cuaderno de "KING EDWARD COVE" en escala 1/7500 de la probable ubicación del personal de investigadores residentes en Puerto Grytviken e identificación de algunos de los edificios (efectuada por el Señor Jefe de Operaciones del E.M.G.A.).

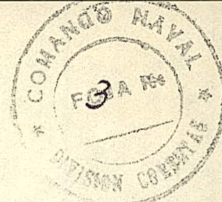
3. Durante la travesía, toda la información hacia o desde el buque sería cursada por:

3.1. Circuitos a través de [illegible].

3.2. Interceptación/recepción a través de los circuitos del ARA en los que mantenían ligazón el [illegible] en el área de operaciones y la Jefatura de Operaciones del ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA.

4. El Jefe de la Sección de T.E. embarcada desconocía, al igual que este Comando, cuál sería la operación específica que debía realizar y su duración en cuanto al tiempo. Ello constituyó la causa primaria por la que no se pudo planear y prever los medios necesarios para tener un armamento y equipamiento de comunicaciones y personal adecuado. Este desconocimiento alcanzaba para el caso del mencionado Jefe de Sección, cuando efectuó su primera presentación al buque, hasta cuántos hombres debía llevar. El personal que posteriormente le fue subordinado, desde el 2do. Jefe para abajo, pertenecía a su unidad y tenía un bajo nivel de adiestramiento para las tareas que debieron enfrentar.

5. Al zarpar, esta unidad sólo disponía de la información náutica y cartográfica que pudo facilitar el Comando de Operaciones Navales.



6. Como la unidad no está preparada para el transporte de personal (tiene tantas camas como tripulantes) los 40 hombres de la Sección de I.M. debieron ser alojados en catres en sollados, camaretas, cuartos radar, radio 2 y cuarto convertidor de 40 mm. También se debió embarcar su equipo, incluyendo cascos, cargadores, mochilas, etc. en bolsas de embarco las que fueron estibadas en pañoles de acuerdo con las posibilidades. Situación similar ocurrió con su armamento.

7. La magnitud de la tarea desarrollada para alistar la unidad, embarcar a la Sección de I.M., su armamento y munición, embarcar el armamento, equipo y munición para 50 hombres más y paralelamente desembarcar el material altamente inflamable y el necesario para fabricar los espacios en pañoles para todo lo embarcado, hizo que el suscripto tuviera y manifestara al Señor Comandante de Operaciones Navales sus reparos en cuanto a la confiabilidad de los distintos sistemas de la unidad.

8. El nivel de adiestramiento de la unidad era en líneas generales bajo, producto de una renovación de entre el 60% y 43% de acuerdo a las jerarquías, de no haber contado con el apoyo de los Centros de Instrucción en el mes de enero por estar estos de licencia y tener solamente 3 días en el mar previos a la entrada a mantenimiento intensivo el 15 de marzo.

9. No se contaba aún con el montaje BREDA BOFORS 40/70 que hace alrededor de 3 años se encuentra en el T.A.N. en espera de ser instalado.

II. <u>TRAVESIA, ARRIBO AL AREA DE OPERACIONES Y ASPECTOS PREVIOS AL COMBATE</u>

1. La travesía se realizó, a partir del segundo día con mal tiempo que obligó a la mayor parte del personal de I.M. a dejar los catres y dormir en el suelo y, por otro lado impidió la realización de cualquier tarea en cubierta exterior.

2. La información de inteligencia disponible al zarpar sólo fue complementada por la radiodifundida por el COMANDO DE OPERACIONES NAVALES a tenor de la posible presencia en la zona del H.M.S "JOHN BISCOE" y del H.M.S. "ENDURANCE" y que éste último podría encontrarse en GRYTVIKEN. No se recibió ningún

4...///

6. Como la unidad no está preparada para el transporte de personal (tiene tan solo camas como tripulantes) los 40 hombres de la sección de I.M. debieron ser alojados en chazas entre sollados, camaretas, cuartos radar, radio 2 y cuarto convertidor de 40 mm. También se debió embarcar su equipo, incluyendo cascos, cargadores, mochilas, etc. en tareas de embarco los que fueron estibados en pañoles de acuerdo con las posibilidades. Situación similar ocurrió con su armamento.

7. La magnitud de la tarea desarrollada para alistar la unidad, embarcar a la sección de I.M., su armamento y munición, embarcar el armamento, equipo y munición para 40 hombres más y paralelamente desembarcar el material altamente inflamable y el necesario para fabricar los espacios en pañoles para todo lo embarcado, hizo que el suscripto tuviera y manifestara al señor Comandante de Operaciones Navales sus reparos en cuanto a la confiabilidad de los distintos sistemas de la unidad.

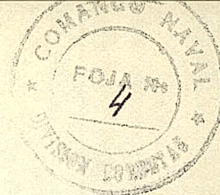
8. El nivel de adiestramiento de la unidad [illegible] en líneas generales bajo, producto de una renovación de cuadro el [illegible] % de acuerdo a las jerarquías, de no haber contado con el apoyo de los Centros de Instrucción en el mes de enero por estar éstos de licencia y tener solamente 3 días en el mar previos a la entrada a mantenimiento intensivo el 15 de marzo.

9. No se contaba aún con el montaje BREDA BOFORS 40/70 que hace alrededor de 3 años se encuentra en el Ars. N. en espera de ser instalado.

II. TRAVESÍA AL ÁREA DE OPERACIONES Y ASPECTOS PREVIOS AL COMBATE

1. La travesía se realizó, a partir del segundo día con mal tiempo que obligó a la mayor parte del personal de I.M. a dejar los catres y dormir en el suelo y, por otro lado impidió la realización de cualquier tarea en cubierta exterior.

2. La información de inteligencia disponible al zarpar solo fue complementada por la radiodifusión del Comando de Operaciones NAVALES a tenor de la posible presencia en la zona del [illegible] "JOHN BISCOE" y del H.M.S. "ENDURANCE" y que éste último podría encontrarse en GRYTVIKEN. No se recibió ningún



mensaje de COAGRUANTAR. Las frecuencias del SARA previstas para interceptar las comunicaciones entre BUENOS AIRES y el A.R.A. "BAHIA PARAISO" no resultaron aptas para el buque por su posición en el mar excepto durante el primer día.

3. En base a la información disponible se asumió que la tarea a desarrollar por la unidad, a más de trasladar personal y material al A.R.A. "BAHIA PARAISO" sería actuar como interceptor/disuasor de unidades de superficie británicas que ya se encontraban en la zona.

4. El día 1ro. de Abril se recibió por Mensaje Naval GFH-011620 la orden de operaciones 1/82"S" de JEMAYOAR, que dispone la ocupación de GRYTVIKEN e informa la presencia del H.M.S. "ENDURANCE" en el Area de Operaciones con 22 Infantes de Marina a bordo.

5. En base a ella y en previsión de tener que efectuar un apoyo de fuego a la Sección de I.M. se coordinó con su Jefe:

5.1. Circuito de comunicaciones a emplear. Se comprobó que el único equipo con que contaba la unidad de I.M. poseía frecuencias que solo podían ser cubiertas por un único equipo de a bordo, ubicado en el puente de navegación sin posibilidad de remoto en la Central de Operaciones del buque, lugar desde donde se conducen esos tipos de fuego.

5.2. Procedimientos y códigos a emplear en el apoyo.

5.3. Puntos de referencia en la pobre cartografía existente ya que se carecía de una adecuada carta de bombardeo.

6. La mala meteorología atrasó la arribada de la unidad, prevista para las 1300, hasta las 1700 hs. Dado el mal tiempo reinante, las pocas horas de luz remanentes y la cartografía con que se contaba, el OCT decide realizar la maniobra de traslado de personal y material dentro de la Bahía STROMNES en proximidades de Leith al día siguiente con las primeras luces. Previo a ello entregaría un helicóptero cartografía adecuada.

7. Durante la noche y por orden de COGRUTAR 60.1 se patrulla el acceso a la Bahía de Cumberland para impedir el acceso del H.M.S. "ENDURANCE". Previo a ello el Buque Polar A.R.A.

mensaje de COMANDANTA. Las frecuencias del SAGN previstas para interceptar las comunicaciones entre [illegible] y el A.R.A. "BAHIA PARAISO" no resultaron aptas para el buque por su posición en el mar excepto durante el primer día.

3. En base a la información disponible se [illegible] que la tarea a desarrollar por la unidad, además de trasladar personal y material al A.R.A. "BAHIA PARAISO" sería actuar como interceptor/[illegible] de unidades de superficie británicas que ya se encontraban en la zona.

4. El día 1ro. de Abril se recibió por mensaje Naval [illegible] la orden de operaciones 1/82 "S" de [illegible], que dispone la ocupación de GRYTVIKEN e informa la presencia del H.M.S. "ENDURANCE" en el área de operaciones con 22 infantes de marina a bordo.

5. En base a ello y en previsión de tener que efectuar un apoyo de fuego a la Sección de I.M. se coordinó con su Jefe:

5.1. Circuito de comunicaciones a emplear. Se comprobó que el único equipo con que contaba la unidad de I.M. poseía frecuencias que sólo podían ser cubiertas por un único equipo de a bordo, ubicado en el puente de navegación sin posibilidad de remoto en la Central de Operaciones del buque lugar, desde donde se conducen esos tipos de fuego.

5.2. Procedimientos y códigos a emplear en el apoyo.

5.3. Puntos de referencia en la pobre cartografía existente ya que se carecía de una adecuada carta de [illegible].

6. La mala meteorología atrasó la partida de la unidad, prevista para las 1300, hasta las [illegible] hs. Dado el mal tiempo reinante, las pocas horas de luz remanentes y la cartografía con que se contaba, el [illegible] decide realizar la maniobra de traslado de personal y material dentro de la bahía STROMNESS en proximidades de Leith el día siguiente con las primeras luces. Previo a ello entregaría un helicóptero [illegible] adecuado.

7. Durante la noche y por orden del [illegible] se patrulló el acceso a la bahía de Cumberland para impedir el acceso del H.M.S. "ENDURANCE". Previo a ello el buque Polar A.R.A. ...



SECRETO

///...5

"BAHIA PARAISO" se puso en ligazón con puerto GRYTVIKEN para que estuviera atento el día siguiente en ese circuito a recibir un mensaje a partir de 0700 horas.

8. El día 3 de Abril a 0600 se recibe helicóptero del A.R.A. "BAHIA PARAISO" con cartografía de la Bahía Stromnes y fotocopia de un cuarterón de escala 1/7.500 de Puerto GRYTVIKEN (agregado 1). A continuación se tomó Bahía STROMNES siguiendo al A.R.A. "BAHIA PARAISO" amarrándose posteriormente a su costado. En aproximadamente 2 horas se traspasó el personal y material transportado y se completó combustible.

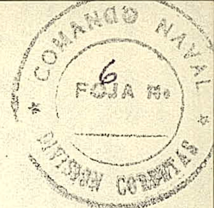
9. Durante ese período se efectuó una reunión presidida por el Señor Comandante del Grupo de Tareas con la presencia del Comandante del A.R.A. "BAHIA PARAISO", el Jefe del Estado Mayor del Grupo Naval Antártico, el Jefe de la Sección de I.M. y el suscripto. Durante la misma el Señor Comandante expuso la operación a realizar que consistía, a grandes rasgos en que la Corbeta A.R.A. "GUERRICO" precediera al A.R.A. "BAHIA PARAISO" en su ingreso a la Bahía Cúmberland y Guardia Nacional para verificar la inexistencia de unidades navales en la Bahía de GRYTVIKEN, penetrara a ella y apoyara de ser necesario el helidesembarco del grupo de I.M. desde el A.R.A "BAHIA PARAISO" que permanecería en la Bahía Guardia Nacional. Previamente al ingreso de las unidades se cursaría un mensaje de rendición a la dotación inglesa y se haría un sobrevuelo de exploración con el helicóptero AI-03 del Buque Polar. Se desconocía al momento si efectivamente se encontraban en Grytviken efectivos de Infantería de Marina Inglesa, no se tenían adecuadamente identificadas las distintas construcciones, no se contaba con mejor cartografía que el ya citado cuarterón de 1/7.500 y no se había establecido el lugar del helidesembarco. En dicha reunión puntualicé que si era realmente necesario entrar con mi unidad en aguas tan restringidas lo haría pero que la decisión sobre la permanencia dentro de dicha dársena o no la tomaría de acuerdo a la situación que allí apreciara. También se puntualizó la necesidad de prever que otro personal, además del de la sección de I.M., permaneciera en Grytviken luego de logrado el objetivo y la necesidad de dejar al Teniente de Navío de I.M. LUNA, Jefe de la Sección, adecuadas instrucciones políticas sobre el proceder para el futuro.

6...///

"BAHÍA PARAÍSO" se puso en ligazón con Puerto GRYTVIKEN para que estuviera atento el día siguiente en ese circuito a recibir un mensaje a partir de 9,00 horas.

El día 2 de Abril a 0800 se recibe helicóptero del A.R.A. "BAHÍA PARAÍSO" con cartografía de la Bahía Cumberland y fotocopia de un cuarterón de escala 1/ .500 de Puerto GRYTVIKEN (agregado 1). A continuación se tomó Bahía Cumberland siguiendo al A.R.A. "BAHÍA PARAÍSO" amarrándose posteriormente a su costado. En aproximadamente 2 horas se trasladó el personal y material transportado y se completó combustible.

Durante ese período se efectuó una reunión presidida por el señor Comandante del Grupo de Tareas con la presencia del Comandante del A.R.A. "BAHÍA PARAÍSO", el Jefe del Estado Mayor del Grupo Naval Antártico, el Jefe de la Sección de I.M. y el suscripto. Durante la misma el Señor Comandante expuso la operación a realizar que consistía a grandes rasgos en que la Corbeta A.R.A. "GUERRICO" precedería al A.R.A. "BAHÍA PARAÍSO" en su ingreso a la Bahía Cumberland y Guardia Nacional para verificar la presencia de unidades enemigas en la Bahía de GRYTVIKEN, posteriormente a ella y después de ser necesario el helitransporte del Grupo de I.M. desde el A.R.A. "BAHÍA PARAÍSO" que permanecería en la Bahía Guardia Nacional. Previamente al ingreso de las unidades se cursaría un mensaje de rendición a la dotación inglesa y se haría un sobrevuelo de exploración con el helicóptero Al-03 del Buque Polar. Se desconocía al momento si efectivamente se encontraban en GRYTVIKEN efectivos de Infantería de Marina Inglesa, no se tenían adecuadamente identificadas las distintas construcciones, no se contaba con mejor cartografía que el ya citado cuarterón de 1/ .500 y no se había establecido el lugar de helidescenso. En dicha reunión puntualicé que si era realmente necesario entrar con la unidad en aguas tan restringidas lo haría pero que la decisión sobre la permanencia dentro de Bahía Cumberland o no la tomaría de acuerdo a la situación que allí apreciara. También se puntualizó la necesidad de prever que otro personal, además del de la sección de I.M., permaneciera en GRYTVIKEN luego de logrado el objetivo y la necesidad de dejar al Teniente de Navío de I.M. LUNA, Jefe de la Sección, adecuadas instrucciones políticas sobre el proceder para el futuro.



10. Finalizada la maniobra las unidades zarparon para Bahía Cumberland contándose con solo la escasa hora de navegación entre ambas bahías para imponer a sus subordinados de los aspectos importantes de la tarea a desarrollar y adoptar las medidas particulares que aconsejaba la misma.

III. ASPECTOS DEL COMBATE

1. Acción de la unidad

En cumplimiento a la directiva recibida se precede al A.R.A. "BAHIA PARAISO" en su acceso a la Bahía Cumberland y Guardia Nacional efectuando una exhaustiva búsqueda MAE con resultados negativos. Cabe puntualizar que cuando se inicia la operación era ya alrededor de las 11.00 horas quedando remanente solo 6/7 de horas luz sobre las 12 horas disponibles en el día. Se efectúa el ingreso a la Caleta Capitán Vago (Dársena de Grytviken) y una vez en ella compruebo:

- Presencia de gran cantidad de cachiyuyos.
- Existencia de un gran tambor de amarre, próximo al muelle.
- Que el buque puede ser fácilmente batido desde casi los 360° dada la distancia a la costa y lo elevado de la misma.
- Imposibilidad de asegurar una posición de la que se pudiera hacer un adecuado uso de las armas sobre las instalaciones habilitadas, en forma permanente.

En base a ello y a la inconveniencia de fondear por la lentitud de la maniobra de levado para el caso de tener que hacerlo en emergencia, decido salir y a los efectos de cumplir con las intenciones del OCT, efectuar tantas penetraciones y salidas como sea necesario. Durante esta primera entrada se observa personal militar armado que corría entre los edificios como si estuviera buscando posición. Se informa al OCT y helicóptero.
Una vez salido de la dársena y al virar con máquinas para iniciar un nuevo patrullaje frente al puerto, se recibe la orden de mantener vigilado al personal de tierra y



///...7

batirlo con las armas en caso de ofrecer resistencia, a la vez que se toma conocimiento de que la primer ola helitransportada propia ya había desembarcado. Ella informó casi simultáneamente no tener novedades ni encontrar resistencia.

Al iniciar esta Unidad la segunda entrada a la caleta, se producen los siguientes hechos:

1.1. Se observa al helicóptero que transporta la segunda ola dirigirse a tierra y comenzar a descender en las proximidades del puerto. Cuando estaba próximo a posarse el enemigo hace fuego sobre él averiándolo, debiendo ir a posarse en la costa opuesta con bajas en el personal de I.M.

1.2. El Jefe de la Sección de I.M. desembarcado con la primer ola informa que está siendo batido por armas automáticas, da una posición aproximada del enemigo y manifiesta no haber logrado aún ocupar posición segura.

Ante estas circunstancias, decido continuar con la penetración por cuanto:

1.3. El personal de la primer ola había desembarcado aparentemente en un lugar bajo, lo cual lo dejaba en posiciones relativas desfavorables respecto del enemigo que lo batía con sus armas, desde posiciones más elevadas.

1.4. El personal de la segunda ola se encontraba a una distancia tal, por lo expuesto en 1.1., que le impedía concurrir en apoyo de la primer ola, al menos de inmediato.

1.5. Era necesario intentar batir con las armas propias al enemigo, para distraer su atención y dividir su capacidad de fuego evitando así que el mismo se concentrará sobre el personal propio en tierra, que estaba en inferioridad de condiciones, permitiendo que éste pueda ocupar posiciones relativas favorables.

8...///

...

cebirlo con las armas en caso de ofrecer resistencia, a la vez que se daba conocimiento de que la primer ola helicotransportada ya había desembarcado. Ella informó casi simultáneamente no estar llevando ni encontrar resistencias.

Al intentar esta última la segunda entrada a la caleta, se producen los siguientes hechos:

1.1. Se observa el helicóptero que transporta la segunda ola dirigirse a tierra y comenzar a descender en las proximidades del puerto. Cuando estaba próximo a posarse el enemigo hace fuego sobre él averiándolo, debiendo ir a posarse en la costa opuesta con bajas en el personal de I.M.

1.2. El Jefe de la sección de I.M. desembarcado con la primer ola informa que está siendo batido por armas automáticas, de una posición aproximada del enemigo y manifiesta no haber logrado aún ocupar posición segura.

Ante estas circunstancias, decide continuar con la penetración por cuanto:

1.3. El personal de la primer ola había desembarcado a cubierto pero en un lugar bajo, lo cual lo dejaba en posiciones relativas desfavorables respecto del enemigo que lo batía con sus armas, desde posiciones más elevadas.

1.4. El personal de la segunda ola se encontraba a una distancia tal, por lo expuesto en 1.1., que le impedía concurrir en apoyo de la primer ola, al menos de inmediato.

1.5. Es necesario intentar batir con las armas propias al enemigo, para distraer su atención y dividir su capacidad de fuego evitando así que el mismo se concentrara sobre el personal propio en tierra, que estaba en inferioridad de condiciones, permitiendo que éste pudiera ocupar posiciones relativas favorables.

...



1.6. Virar el buque en la posición que se encontraba, es decir sin penetrar a la dársena, no era posible por cuanto, el tiempo que insumiría la maniobra, dado lo restringido del espacio, no era compatible con las premisas indicadas anteriormente y fundamentalmente no aseguraba el uso inmediato de las armas a más de complicar su empleo por la propia virada.

La Unidad realiza entonces la entrada y salida de la caleta atrayendo el fuego del enemigo logrando ganar tiempo y favoreciendo la posición del grupo de I.M. propio que se encontraba en algún lugar próximo al mástil que nunca conocí con exactitud. Como contrabalance sufre las bajas y averías informadas oportunamente por Oficio CBGU,OF9 Nº 1/82"S".

2. Empleo de las Armas

De acuerdo con el espíritu impuesto a la operación, causar el mínimo de daños materiales y de personal al enemigo compatible con el logro de la misión, el empleo de las armas se previó de forma tal de iniciar con el menor calibre y luego, de ser necesario emplear los calibres mayores.
Al respecto e independientemente de las fallas de material y adiestramiento producidas y que fueron ya informadas e investigadas en detalle por separado cabe considerar:

2.1. La navegación del buque por aguas restringidas y sin una cartografía adecuada obligó al suscripto a permanecer en el puente de navegación para conducir la Unidad. Cabe resaltar que la misma se encuentra especialmente diseñada para que en combate su Comandante se encuentre en la Central de Operaciones, único lugar donde se concentra y procesa la información y desde donde se ejecutan las órdenes para el empleo de las armas . La situación planteada, sumado a los problemas de comunicaciones que se expresan más abajo crearon un sensible recargo de comunicaciones internas por intercomunicador que dificultaron seriamente el ejercicio del Comando.

1.- Virar el buque en la posición que se encontraba, es decir ora penetrar a la caleta, no era posible por cuanto, el tiempo que insumía la maniobra, sumado la restricción del espacio, no era compatible con las premisas indicadas anteriormente y fundamentalmente no desajustaba el uso inmediato de las armas o más se complicaba su empleo con la propia virada.

La Unidad realiza entonces la entrada y salida de la caleta atrayendo el fuego del enemigo logrando ganar tiempo y favoreciendo la posición del grupo de [illegible] próximo que se encontraba en algún lugar [illegible] que hemos conocer con exactitud. Como contrabalanceo entre las bajas y averías infringidas oportunamente por artículo aparte de 1/82".

2. Empleo de las Armas

De acuerdo con el espíritu impuesto a la operación, causar el máximo de daños materiales y de personal al enemigo compatible con el logro de la misión, el empleo de las armas se previó de forma tal de iniciar con el menor calibre y luego, de ser necesario emplear los calibres mayores.

Al respecto e independientemente de las fallas de material y de entrenamiento producidas y que fueran ya informadas e investigadas en detalle por separado cabe considerar:

2.1. La navegación del buque por aguas restringidas y sin una cartografía adecuada obligó al suscripto a permanecer en el puente de navegación para conducir la Unidad. Cabe resaltar que la Clase se encuentra especialmente diseñada para que en combate su Comandante se encuentre en la Central de Operaciones, único lugar donde se concentra y procesa la información y desde donde se ejecutan las órdenes para el empleo de las armas. La situación planteada, sumado a los problemas de comunicaciones que se expresan más abajo crearon un sensible recargo de comunicaciones internas por intercomunicador que dificultaron seriamente el ejercicio del comando.



2.2. La unidad, desde que fue incorporada a la Armada nunca efectuó un tiro directo contra objetivos terrestres. No existe experiencia al respecto para controlar la batería de 100 mm. desde el Cuarto de Operaciones en estas circunstancias. El Jefe de Defensa Aire que podría colaborar en su control era un Guardiamarina recién egresado sin ningún conocimiento práctico del tema.

2.3. La ejecución de un tiro indirecto con 100 mm. hubiera requerido contar con mejor cartografía y conocimiento del lugar, ligazón adecuada spotter -Cuarto de Operaciones, tener ubicado al spotter y disponer de tiempo si se pretendía cumplir con lo expresado en punto 2.1.1.2.

2.4. Dada la conformación de la costa y el área donde se encuentran los edificios éstos pueden ser batidos desde:

2.4.1. El interior de la dársena, con los inconvenientes detallados en el punto III.1 sumando a las dificultades de maniobra en aguas restringidas y a que el grueso de la edificación queda bastante enfilada por lo que el fuego produciría seguros daños a más de uno de ellos.

2.4.2. Frente a las instalaciones en el canal de entrada, entre Puntas Hope y King Edward. Area ideal para batir blancos puntuales produciendo el mínimo daño a otras instalaciones pero con el inconveniente de quedar dentro de los 250/350 metros de la playa.

2.4.3. Desde el exterior de la dársena con proa a la roca Hobart entre 200 y 350 metros. Esta posición también tiene algunos de los inconvenientes de los indicados en 2.4.1. pero también gran parte de la ventaja indicada en 2.4.2. Debido a ello es que fue elegida por el suscripto para batir, finalmente, al enemigo con la ametralladora de 40 mm., a una distancia de tiro de 500/600 metros, manteniendo a la unidad fuera del alcance efectivo de las armas de Infantería del enemigo.

...

2.2. La Unidad, desde que fue incorporada a la Armada nunca efectuó un tiro directo contra objetivos terrestres. No existe experiencia al respecto para controlar la batería de 100 mm. Dado el [illegible] de [illegible] en estas circunstancias. El Jefe de la [illegible] que podría colocar en su control era un Oficial [illegible] que había egresado sin ningún conocimiento práctico del tema.

2.3. La ejecución de un tiro indirecto con 100 mm. hubiera requerido contar con mejor cartografía, conocimiento del lugar, [illegible] adecuada spotter, contar de [illegible], tener ubicado al spotter y disponer de tiempo si se pretendía cumplir con lo expresado en punto 2.1.2.

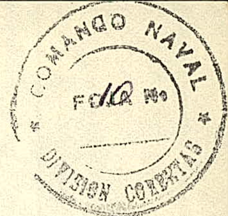
2.4. Dada la conformación de la costa y el área donde se encontraban los edificios éstos pueden ser batidos desde:

2.4.1. El interior de la Caleta, con los inconvenientes detallados en el punto 1.1.1 en cuanto a las dificultades de maniobra en aguas restringidas y a que el grueso de la edificación queda [illegible] por lo que el fuego produciría seguramente daños a más de uno de ellos.

2.4.2. Frente a las instalaciones en el canal de entrada, entre Puntas Hope y King Edward. Una ideal para batir blancos puntuales produciendo el mínimo daño a otras instalaciones pero con el inconveniente de quedar dentro de los 250/300 metros de la playa.

2.4.3. Desde el exterior de la Caleta con proa a la [illegible] quedaría entre 200 y 300 metros. Esta posición también tiene algunos de los inconvenientes de los indicados en 2.4.1. pero también gran parte de la ventaja indicada en 2.4.2. Agrega a ello es que fue elegida por el submarino para batir, finalmente, al enemigo con la ametralladora de 12,7 mm., a una distancia de tiro de 300/400 metros, encontrándose la unidad fuera del alcance efectivo de las armas de infantería del enemigo.

....



Cuál habría sido el resultado de la acción en caso de no producirse las fallas y averías en las armas entra en lo subjetivo, no obstante, a los efectos de las conclusiones se podría casi asegurar que su correcto funcionamiento no hubiese influido para evitar las bajas propias, las que, en su mayoría, al menos las graves, se produjeron antes de que la unidad emplease las armas y; en puestos de combate de cubierta, donde no contaban con protección alguna. Tampoco hubiera acelerado la acción en tierra por falta de elementos adecuados para el desembarco, luego de la avería del helicóptero PUMA por encontrarse muelle y playa minada, según manifestaciones posteriores de los ingleses.

3. Helidesembarco

En lo que respecta a la operación en si, enumeraré aquellos hechos que posibilitan arribar a ciertas conclusiones:

3.1. El buque no tuvo conocimiento previo del momento en que eran destacadas las diferentes olas.
De la primera se enteró por el propio Jefe de Sección cuando ya estaba en tierra, lo que significó no conocer durante el combate la posición exacta de la misma. De la segunda tuvo conocimiento, como ya quedó explicado, al observar visualmente el helicóptero luego abatido.

3.2. Ambas olas fueron desembarcadas, o se intentaron desembarcar para el caso de la segunda, en puntos bajos del terreno desde los cuales difícilmente se podría tener el dominio del mismo.

3.3. La cantidad de helicópteros disponibles aparece como escasa considerando que, ante la avería de uno de ellos, la capacidad de helidesembarco se reducía al 50% o menos de acuerdo a cual fuera el que quedase fuera de servicio.

3.4. Consecuentemente con lo anterior se producían dos situaciones a tener en cuenta, la inexperiencia del personal propio que nunca había desembarcado desde helicópteros, lo que podría determinar la existencia de bajas al saltar, y el desconocimiento de la cantidad de enemigos que defendían el puerto y su armamento lo cual no permitía asegurar una superioridad en el terreno.

cuál habría sido el resultado de la acción en caso de no producirse las fallas y averías en las armas entra en lo subjetivo y distante, a los efectos de las conclusiones no podría casi asegurar que su correcto funcionamiento no hubiese influido para evitar las bajas propias, las que, en su mayoría, al menos las graves, se produjeron antes de que la unidad emplease las armas y en puestos de espera de cubierta, donde no contaban con protección alguna. Tampoco hubiera acelerado la acción en tierra por falta de elementos adecuados para el desembarco, luego de la avería del helicóptero Alouette por encontrarse muelle y playa minada, según manifestaciones posteriores de los ingleses.

b. El desembarco

En lo que respecta a la operación en sí, enumeraré aquellos hechos que posibilitan arribar a ciertas conclusiones:

b.1. El buque no tuvo conocimiento previo del momento en que eran lanzadas las dos diferentes olas. De la primera se enteró por el propio Jefe de Sección cuando ya estaba en tierra, lo que significó no conocer durante el combate la posición exacta de la misma. De la segunda tuvo conocimiento, como ya quedó explicado, al observar visualmente al helicóptero luego abatido.

b.2. Ambas olas fueron desembarcadas, o se intentaron desembarcar para el caso de la segunda, en puntos bajos del terreno desde los cuales difícilmente se podría tener el dominio del mismo.

b.3. La cantidad de helicópteros disponibles aparece como escasa considerando que, ante la avería de uno de ellos, la capacidad de helidesembarco se reducía al 50% o menos de acuerdo a cualquiera el que quedase fuera de servicio.

b.4. Concurrentemente con lo anterior se produjeron otras situaciones a tener en cuenta, la inexperiencia del personal propio que nunca había desembarcado desde helicópteros, lo que podía determinar la existencia de bajas al saltar, y el desconocimiento de la cantidad de enemigos que defendían el Puerto y su armamento lo cual no permitía asegurar una superioridad en el terreno.



4. Comunicaciones

Los circuitos previstos para la acción fueron:

4.1. Circuito Tierra-Buque

Funciones: Ligazón Sección I.M. - Buque Apoyo para apoyo de fuego.
Ligazón Sección I.M. - OCT a través del Buque, Apoyo Corbeta A.R.A. "GUERRICO", como retransmisor.

Debido a que la Sección de I.M. contaba con un solo equipo de comunicaciones cuyas frecuencias podían ser cubiertas por un equipo instalado en el puente de comando de esta Unidad, toda la información de apoyo de fuego y cualquier otra información a y de tierra debía ser retransmitida al Cuarto de Operaciones por intercomunicador y al OCT por el circuito buque - buque. El hecho de que el equipo con que contaba la Sección de I.M. fuera operado personalmente por su Jefe ya que no disponía, por lo menos en la primera ola, de un radiooperador, obligaba a que la ligazón con tierra se pudiera efectuar sólo cuando éste llamaba. Esta situación introdujo sensibles demoras, especialmente para evacuar requerimientos del OCT.

4.2. Circuito Buque-Buque

Función: Ligazón Buque Apoyo-OCT.
Comunicaciones tácticas, retransmisión al OCT de lo informado por la Sección en tierra y viceversa.

Este circuito se cubría también desde el puente de comando empleando el equipo Tryton, Canal 67, ubicado en el extremo opuesto al indicado en 4.1.

4.3. Circuito Control de Aeronaves

Función: Primaria para control de los helicópteros por parte del A.R.A. "BAHIA PARAISO".
Secundaria para ligazón Buque Apoyo-OCT en caso de ser necesario y si las operaciones con aeronaves lo permitían.



Dicho circuito se cubría en frecuencia de VHF y, en lo que respecta a esta Unidad, desde el Cuarto de Operaciones en forma doctrinaria.

Puede observarse que las facilidades de comunicaciones disponibles en el Grupo de Tareas no permitían al OCT tener un control directo sobre la operación al no existir un circuito en el que pudiesen estar presentes las tres unidades intervinientes y/o circuito que le permita directa comunicación con el personal en tierra.
Debe agregarse que esta Unidad debía retransmitir desde y hacia tierra por circuito diferente al que lo vinculaba con el OCT lo cual exigía dos operadores y retransmisiones de uno a otro que no sólo producían demoras en la llegada de la información sino que no siempre podía ser de la corrección adecuada. Agravaba dicha situación el hecho de que ambos operadores se encontraban en el puente de navegación que fue intensamente batido por el fuego del enemigo.
Simultáneamente, por el mismo circuito, era recibida la información de apoyo de fuego que debía ser retransmitida al CIC.
Los puestos de combate de esta Unidad están previstos para las operaciones que normalmente debe realizar, no previéndose por ello retransmisiones de esta naturaleza.
Al no contarse con tiempo suficiente antes de la operación, no fue posible lograr una orgánica interna más adecuada para adaptar dichos puestos a las reales necesidades de esta operación.

5. Evacuación de heridos

5.1. Durante la acción el buque sufrió baja de un hombre y 7 heridos de distinta consideración. Dentro de ellos 2 asumían carácter de muy grave, el Guardiamarina Pingitore con pérdida de visión en un ojo, comprometida la del otro y probable pérdida de líquido encefálico y el CSAR Monzón con un impacto de bala en la zona inguinal sin orificio de salida.

5.2. La gravedad de esos dos casos, sumado a la necesidad de atender a los heridos menores aconsejaron, por lo

Este circuito se cubría en frecuencia de VHF y, en lo que respecta a este canal, desde el Cuarto de Operaciones en forma [illegible].

Puede observarse que las facilidades de comunicaciones disponibles en el Grupo de Tareas no permitían al GT tener un control directo sobre la operación al no existir un circuito en el que pudiesen estar presentes las tres unidades intervinientes y/o circuito que le permitiera directa comunicación con el personal en tierra.
Debe agregarse que esta unidad debía retransmitir desde y hacia tierra por circuito diferente al que lo vinculaba con el GT lo cual exigía dos operadores y retransmisiones de uno a otro que no sólo producían demoras en la llegada de la información sino que no siempre podía ser de la corrección adecuada. Agravaba dicha situación el hecho de que ambos operadores se encontraban en el puente de navegación que fue intensamente batido por el fuego del enemigo.
Simultáneamente, por el mismo circuito, era recibida la información de apoyo de fuego que debía ser retransmitida al GT.
Los puestos de combate de esa unidad están previstos para las operaciones que normalmente debe realizar, no previéndose por ello retransmisiones de esta naturaleza. Al no contarse con tiempo suficiente antes de la operación, no fue posible lograr una orgánica interna más adecuada para adaptar dichos puestos a las nuevas necesidades de esta operación.

. Evacuación de heridos

.1. Durante la acción el buque sufrió baja de un hombre y [illegible] heridos de distinta consideración. Dentro de ellos 2 tenían carácter de muy grave, el Suboficial [illegible] con pérdida de visión en un ojo, comprometida la del otro y probable pérdida de líquido encefálico y el Cabo [illegible] con un impacto de bala en la zona inguinal sin orificio de salida.

.2. La novedad de dos casos, sumada a la necesidad de atender a los heridos menores se mejoraron, por lo



reducido de las instalaciones y, a pesar de contar a bordo con un médico Cirujano, recabar la más rápida evacuación al A.R.A. "BAHIA PARAISO".

5.3. En conocimiento que el helicóptero A1Ø3 había finalizado de desembarcar la Sección I.M. y que evacuaba un hombre muerto del helicóptero PUMA, sumado al temporario alto el fuego producido por las fallas en el sistema de armas que obligaba a cambiar las uñas del extractor de un tubo del montaje de 40 mm. y descarga de la vaina trabada en la torre de 100 mm. tareas que indefectiblemente llevaban tiempo, requerí en dos oportunidades la evacuación de los heridos graves.

5.4. Esta decisión fue adoptada una vez comprobado y decidido que la mejor posición para continuar la acción era la indicada en acápite 2.4.3. Ella, además permitía al buque, aún efectuando fuego con su artillería de 100 y/o 40 mm. recibir colgado en popa al helicóptero o una lancha por la banda de Babor, única que tiene escala real.

VI. ASPECTOS POSTERIORES

Finalizado el combate y conseguido el objetivo se procedió a completar la Dotación de personal que permanecería en GRYTVIKEN y a satisfacer los requerimientos que pudiese plantear el Jefe de la Sección de I.M.

1. Dotación de permanencia

A requerimiento del señor Comandante del Grupo de Tareas la Unidad debió designar un radiotelegrafista para la atención de la estación de la base. Dicho personal fue extraido de los voluntarios que se presentaron en ese momento. Independientemente de su desempeño, la rapidez con que se debió realizar la selección, no permitió verificar si realmente era apto para permanecer en un lugar que no ofrecía posibilidades de evacuación ni relevo rápido, se desconocía el tiempo que deberían permanecer allí y que al ignorarse el equipamiento existente en tierra no podía asegurarse tampoco su utilidad.
Esta circunstancia podría haberle producido al Jefe proble

....

reducido de las instalaciones y, a pesar de contar a bordo con un médico Cirujano, recomendó la más rápida evacuación al A.R.A. "Bahía Paraíso".

2.3. En conocimiento que el helicóptero ALL? había finalizado de desembarcar la sección I.M., que evacuaba un hombre muerto del helicóptero [illegible], sumado al temporal: éste el ruido producido por las fallas en el sistema de armas que obligaron a cambiar las uñas del extractor de un tubo del montaje de 40 mm. y desalojar de la vaina encajada en la recámara de 100 mm. [illegible] que indefectiblemente llevaban tiempo, permitió en dos oportunidades la evacuación de los heridos graves.

2.4. Esta decisión fue adoptada una vez comprobada y decidido que la mejor posición para continuar la acción era la indicada en 2.1.1. Ella, además permitía al buque, aún efectuando fuego con su artillería de 100 y/o 40 mm. recibir colocado en popa al helicóptero o una lancha por la banda de babor, única que tiene escala real.

[illegible]

Realizado el combate y conseguido el objetivo se procedió a completar la dotación de personal que permanecería en GRYTVIKEN y a satisfacer los requerimientos que pudiese plantear el Jefe de la Sección de I.M.

1. Dotación de permanencia

A requerimiento del señor Comandante del Grupo de Tareas la unidad debió designar un radiotelegrafista para la atención de la estación de la base. Dicho personal fue extraído de los voluntarios que se presentaron en ese momento. Independientemente de su desempeño, la rapidez con que se debió realizar la selección, no permitió verificar si realmente era apto para permanecer en un lugar que no ofrecía posibilidades de evacuación ni relevo rápido, se desconocía el tiempo que deberían permanecer allí y que al ignorarse el equipamiento existente en tierra no podía asegurarse tampoco su utilidad.
Esta circunstancia podría haberlo producido al dejar problg

....



mas de convivencia que lo distrajesen de su principal tarea, reconocer el terreno y tomar las previsiones adecuadas para la defensa del puerto.

2. Requerimientos

El Jefe de la Sección de I.M. ante ausencia de Personal Superior de mayor jerarquía quedó convertido en Jefe de la Dotación que permanecería en Puerto GRYTVIKEN, disponiendo de un tiempo totalmente exiguo para asumir esa tarea y presentar sus requerimientos si se tiene en cuenta que desconocía totalmente el terreno, las instalaciones, las existencias de víveres, la presencia o no de más efectivos ingleses en el área, las posibilidades y necesidades para la defensa del Puerto y carecer de comunicaciones realmente aseguradas.

VII. CONCLUSIONES

De lo expuesto pueden extraerse, entre otras, las siguientes conclusiones:

1. Conocimiento de la Orden de Operaciones

Toda operación militar, por más pequeña o sencilla que ella parezca, requiere que las unidades participantes conozcan con tiempo suficiente la orden de operaciones de forma tal que estén en capacidad para:

a. Analizar su contenido, compenetrarse de la situación y aclarar dudas que puedan surgir.

b. Adecuar sus organizaciones operativas a las particularidades de la operación a ejecutar y alcanzar paralelamente los niveles de adiestramiento necesarios para su ejecución.

c. Completar la información necesaria sobre el teatro de operaciones.

Estas consideraciones toman mayor validez cuando intervienen unidades de diferentes capacidades, con personal de los distintos componentes del poder naval, de organizaciones administrativas totalmente dispares y la operación en

mas de convivencia que le distrajesen de su principal tarea, reconocer el terreno y tomar las previsiones adecuadas para la defensa del puerto.

2. Requerimientos

El Jefe de la Sección de I.I. ante ausencia de Personal superior o mayor jerarquía quedó convertido en Jefe de la Dotación que permanecería en Puerto STANLEY, disponiendo de un tiempo totalmente exiguo para asumir esa tarea y presentar sus requerimientos si se tiene en cuenta que desconocía totalmente el terreno, las instalaciones, las existencias de víveres, la presencia o no de más efectivos isleños en el área, las posibilidades y necesidades para la defensa del puerto y conocer de comunicaciones realmente asignadas.

III. CONCLUSIONES

De lo expuesto pueden extraerse, entre otras, las siguientes conclusiones:

1. Conocimiento de la Orden de Operaciones.

Toda operación militar, por más pequeña o sencilla que ella parezca, requiere que las unidades participantes conozcan con tiempo suficiente la Orden de Operaciones de forma tal que estén en capacidad para:

a. Analizar su contenido, compenetrarse de la situación y aclarar dudas que puedan surgir.

b. Adecuar sus organizaciones operativas a las particularidades de la operación a ejecutar y alcanzar paralelamente los niveles de adiestramiento necesarios para su ejecución.

c. Completar la información necesaria sobre el teatro de operaciones.

Estas consideraciones toman mayor vigencia cuando intervienen unidades de diferentes capacidades, con personal de los distintos componentes del poder naval, sus organizaciones administrativas totalmente dispares y la operación en



sí no se ajusta a aquellas con las que habitualmente las unidades participantes se adiestren.

Si bien se comprende que el grado de secreto de una operación y la limitada disponibilidad de tiempo con el que se pudiera contar pueden constituir serios factores que conspiren contra el conocimiento oportuno por parte de los comandos de las órdenes o planes de operaciones, la realización de las mismas en forma eficaz, en esas condiciones, puede llegar a resultar azarosa y de resultados impredecibles.

En el caso particular de esta operación, el conocimiento con tiempo suficiente del plan de operaciones habría permitido evitar una serie de factores que tuvieron luego influencia en el desarrollo del combate, como ser:

1.1. Selección de una adecuada posición para prestar apoyo de fuego, evitando la operación del buque en aguas excesivamente restringidas.

1.2. Identificación de blancos, edificios y puntos notables.

1.3. Conocimiento detallado de los lugares de helidesembarco y por ende la posición de la fuerza propia una vez en tierra.

1.4. Un mayor grado de adiestramiento y/o coordinación entre el personal de I.M. y de la unidad para la realización de fuego de apoyo en esa área.

1.5. Una mejor preparación del personal de I.M. para la operación a desarrollar en tierra, incluyendo su helidesembarco. Es de notar que el Jefe de la Sección I.M. tomó conocimiento que debía helidesembarcar y con posible oposición con no más de 3 horas de anticipación.

1.6. Un adecuado equipamiento de comunicaciones tierra-buque.

1.7. Una mejor adaptación de la orgánica de combate interna de la unidad para adecuarse a la situación (Comandante en el puente, uso de equipos de comunicaciones excesivamente distribuidos, modificación de puestos de combate, etc.).

16...///

si no se adecúa a aquellas con las que realmente las unidades participantes se encuentren.
Si bien se comprende que el grado de secreto de una operación y la limitada disponibilidad de tiempo con el que se pudiera contar pueden constituirse en factores que conspiren contra el conocimiento oportuno por parte de los comandos de las órdenes o planes de operaciones, la realización de las mismas en forma errónea, en esas condiciones, puede llegar a resultar azarosa y de resultados impredecibles.
En el caso particular de esta operación, el conocimiento con tiempo suficiente del plan de operaciones hubiera permitido evitar una serie de factores que tuvieron luego influencia en el desarrollo del combate, como ser:

1.1. La elección de una adecuada posición para prestar apoyo de fuego, evitando la operación del buque en aguas excesivamente restringidas.

1.2. Identificación de blancos, objetivos y puntos notables.

1.3. Conocimiento detallado de los lugares de helidesembarco y por ende la posición de la fuerza propia una vez en tierra.

1.4. Un mayor grado de adiestramiento y/o coordinación entre el personal de I.M. y el de la unidad para la realización de fuego de apoyo en esa área.

1.5. Una mejor preparación del personal de I.M. para la operación a desarrollar en tierra, incluyendo su helidesembarco. Es de notar que el Jefe de la Sección I.M. tomó conocimiento que sería helidesembarcado y con posible oposición, con no más de 3 horas de anticipación.

1.6. Un adecuado equipamiento de comunicaciones tierra-buque.

1.7. Una mejor organización de la orgánica de combate interna de la unidad para adecuarse a la situación (Comandancia en el puente, uso de equipos de comunicaciones excesivamente distribuidos, modificación de zonas de cubierta, etc.).



SECRETO

2. Conocimiento del Teatro de Operaciones

El conocimiento del teatro de operaciones resulta siempre de vital importancia y más en las operaciones anfibias. En lo que respecta específicamente a esta unidad y a la Sección de I.M. que ella transportó cabe considerar:

2.1. Resultó un elemento de apoyo altamente positivo las partes del video-casete que el suscripto tuvo oportunidad de ver en el Edificio "LIBERTAD", el día antes de zarpar, a instancias del Señor Jefe de Operaciones del ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA, referidas básicamente al acceso a la Bahía STROMNES y Puerto LEITH.

2.2. La cartografía argentina al igual que la inglesa con que se contaba resulta pobre para poder planear y ejecutar una operación de este tipo ya que no permite un estudio de las distintas posibilidades y/o facilidades de desembarco ya sea este helidesembarco o por embarcaciones. Un mejor conocimiento del terreno pudo llevar a analizar la posibilidad de desembarco total o parcial en otros puntos, como por ejemplo la caleta Maiviken, en el saco Oeste de la Bahía de Cumberland, y planificar la Sección de I.M. su accionar una vez en tierra, instruyendo convenientemente a su personal.

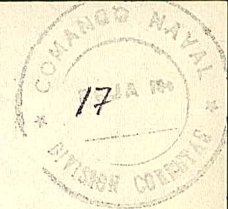
2.3. Se carece de cartografía apta para efectuar tiro de bombardeo con la precisión que se requiere si el objetivo era minimizar las destrucciones de las instalaciones.

Todo lo expuesto resalta la necesidad de volcar un sensible esfuerzo en dotarse de cartografía y descripciones lo más completas posibles de las áreas en conflicto particularmente y en este caso de las Bahías Cumberland y Stromnes en la Isla San Pedro.

3. <u>COMANDO Y COMUNICACIONES</u>

Para la conducción de una operación es imprescindible que el OCT cuente con las facilidades de comando y comunicaciones a-

SECRETO



decuadas que le permitan una ágil y directa ligazón con los diferentes comandos bajo sus órdenes. Esta circunstancia se hace más imperiosa cuando las características de la acción hacen suponer la necesidad de una intervención permanente del mismo.
Las comunicaciones son, las que aseguran el ejercicio del comando y para ello deben cumplir con lostres requisitos básicos, confianza, seguridad y rapidez.
En el caso de esta operación, los circuitos previstos, no permitían asegurar el correcto cumplimiento de las premisas mencionadas, ya que, toda orden a tierra, o información proveniente de ella para el OCT debía ser transmitida por dos circuitos diferentes (tierra-buque y buque-buque), situación que requería una organización de personal en el puente de comando de este buque diferente a la empleada para operaciones normales y que, el escaso tiempo de que se dispuso, no permitió modificar adecuadamente.
La comunicación entre la unidad y el OCT dependía de los equipos Motorola de ambas unidades ya que sino la otra posibilidad era el circuito control de helicóptero, ubicado en la Central de Operaciones.
La falta de equipamiento de comunicaciones adecuado por parte de la Sección de I.M. quitó también rapidez a las mismas ya que se dependía del momento en que ellos estuvieran en capacidad de atender el circuito.
Por otro lado, cualquier esfuerzo que el enemigo hubiera realizado en el campo de la guerra electrónica a las comunicaciones habría causado severos inconvenientes a la conducción de la operación de ocupación de Puerto GRYTVIKEN.

4. <u>OPERACIONES EN AGUAS RESTRINGIDAS</u>

La experiencia de esta acción permiten afirmar que debe descartarse el empleo de este tipo de unidades en aguas restringidas debido a:

4.1. Su baja capacidad para aceptar el daño del fuego enemigo (el buque perdió en ese momento del 50 al 75% de su capacidad misilística de superficie).

4.2. La necesidad de maniobrar con máquinas y mantenerse atento a la seguridad naútica diversifica la atención del comando y no siempre le permite ocupar posiciones para el uso adecuado de todas sus armas.

...//

dotaciones que le permitan una ágil y directa ligazón con los di-
ferentes comandos bajo sus órdenes. Esta circunstancia se hace
más imperiosa cuando las características de la acción hacen su
poner la necesidad de una intervención permanente del mismo.
Las comunicaciones son, las que aseguran el ejercicio del co-
mando y para ello deben cumplir con los tres requisitos clási-
cos, continuidad, seguridad y rapidez.
En el caso de esta operación, los medios previstos, no per-
mitían asegurar el correcto cumplimiento de las premisas mencio
nadas, ya que, toda orden a cumplir, o información proveniente
de ella para el CGT debía ser transmitida por dos circuitos di
ferentes (tierra-buque y buque-buque), situación que requería
una organización de personal en el puente de comando de este
buque diferente a la prevista para operaciones normales y que,
el escaso tiempo de que se dispuso, no permitió modificar ade
cuadamente.
La comunicación entre la unidad y el CGT dependía de los equi-
pos Motorola de ambas unidades ya que sino la otra posibilidad
era el circuito control de helicóptero, ubicado en la central
de operaciones.
La falta de equipamiento de comunicaciones adecuado por parte
de la dotación de IM quitó también rapidez a las mismas ya que
se dependía del momento en que ellas estuvieran en capacidad
de atender el circuito.
Por otro lado, cualquier esfuerzo que el enemigo hubiera reali
zado en el campo de la guerra electrónica a las comunicaciones
habría causado severos inconvenientes a la conducción de la o-
peración de ocupación de Puerto GRYTVIKEN.

[illegible]

La experiencia en esta acción pareciera afirmar que debe consider
rarse el empleo de este tipo de unidades en aguas restringidas
debido a:

1.1. Su baja capacidad para aceptar el daño del fuego enemigo
(el buque perdió en ese momento del 50 al 75% de su capa
cidad antisuperficie de superficie).

1.2. La necesidad de maniobrar con máquinas y mantenerse atento
a la seguridad náutica diversifica la atención del coman-
do y no siempre le permite ocupar posiciones para el uso
adecuado de todas sus armas.

...



SECRETO

4.3. La deja de alcance de las armas menores del enemigo.

4.4. Su capacidad para maniobrar y evitar el fuego enemigo es mínima, por consiguiente, si este dispone de armamento de grueso calibre (Cañón sin retroceso, antitanque, etc.) el riesgo de aumentar bajas y averías e incluso perder el buque adquiere una importancia de especial consideración.

4.5. Los movimientos limitados y totalmente previsibles de la unidad favorecen la acción del fuego enemigo.

4.6. Pierde o disminuye en gran medida su principal ventaja operativa que es emplear sus armas desde una posición favorable lejos del alcance del enemigo.

4.7. Sus armas de menor calibre, 20 mm y 40 mm en este caso, pierden parte de su efectividad pues, aún con un buen adiestramiento, el personal debe permanecer expuesto al fuego enemigo.

4.8. Que en el caso de que entre las bajas hubiera estado el timonel y/o el suscripto la seguridad del buque dado lo reducido del canal hubiera estado seriamente comprometido.

5. DESEMBARCO ANFIBIO

Un desembarco, para que tenga éxito, es deseable cuente a favor del atacante con la máxima sorpresa, un mínimo de limitaciones y una superioridad numérica, en personal y material, que le asegure entre otras cosas poder suplir las bajas y mantener el personal en tierra.
Para esta operación en particular el factor sorpresa quedó totalmente debilitado debido a:

- El desembarco en las islas Malvinas el día anterior.
- El habérsele anunciado el día 2 de abril a la estación GRYTVIKEN que estuviera lista para recibir un mensaje a partir de las primeras horas del día siguiente.

En cuanto a un mínimo de limitaciones, el pobre conocimiento preciso del área del objetivo que obligaba a lograrlo antes de la puesta de sol y el comenzar efectivamente la acción perdidas ya 5/6 horas de luz fueron dos elementos que actuaron

...//...

4.- La deja de alcance de las armas menores del enemigo.

5.- Su exposición para su labor y evitar el fuego enemigo es mínima, por consiguiente, si éste dispone de armamento de grueso calibre (cañón sin retroceso, anticarros, etc. el riesgo de ocasionar bajas y averías e incluso perder el buque es [illegible] una importancia de especial consideración.

6.- Los movimientos limitados y [illegible] de la unidad favorecen la acción del fuego enemigo.

7.- Pierde o disminuye en gran medida su principal ventaja operativa que es emplear sus armas desde una posición favorable lejos del alcance del enemigo.

8.- Sus armas de menor calibre, [illegible] en esta ocasión, pierden parte de su efectividad pues, aún con un buen adiestramiento, el personal debe permanecer expuesto al fuego enemigo.

9.- Que en el caso de que entre las bajas hubiera estado el timonel y/o el [illegible] la seguridad del buque, dado lo reducido del canal, [illegible]

5.- [illegible]

Un desembarco, para que tenga éxito, es deseable [illegible] a favor del atacante con la máxima sorpresa, un mínimo de limitaciones y una superioridad numérica, en personal y material, que le asegure entre otras cosas poder suplir las bajas y sostener el personal en tierra.
Para esta operación en particular el factor sorpresa quedó totalmente nulificado debido a:

- El desembarco en [illegible] del día anterior.

- El habérsele anunciado el día [illegible] a la estación [illegible] que estuviera lista para recibir un mensaje a partir de las primeras horas del día siguiente.

En cuanto a un mínimo de limitaciones, el pobre conocimiento preciso del área del objetivo que obligaba a lograrlo antes de la puesta de sol y al comenzar efectivamente la acción, perdidas ya 3/4 horas de luz fueron dos las [illegible] que ocurrieron

...//...



en forma negativa y complicaron o pudieron complicar seriamente el éxito de la operación.
Por otro lado ha quedado nuevamente demostrado que la ocupación efectiva de un territorio se logra cuando se ha desembarcado personal y se lo puede mantener allí.
El bombardeo, naval o aéreo, no asegura el dominio del terreno. Para el caso de que la superioridad no sea la adecuada resulta conveniente estudiar la conveniencia de desembarcar fuera del alcance del enemigo como se hizo luego de la pérdida del helicóptero PUMA, con el objeto de asegurar un mínimo de bajas y pérdidas de material y, simultáneamente, permita adoptar las posiciones relativas más favorables que ofrezca el terreno.
En el caso particular de esta operación, que es la empleada para extraer las conclusiones, sólo se contaba con superioridad numérica relativa (2 a 1) y tan solo dos helicópteros lo cual no daba posibilidades de reponer pérdidas. Independientemente de las causas que determinaron los lugares de desembarco, al ser realizado dentro del alcance de las armas del enemigo la primer ola quedó aislada y sin posibilidades de recibir refuerzos al ser abatido el helicóptero que transportaba la segunda ola. Simultáneamente se daba el caso de quedar, la primera ola en inferioridad numérica y posicional frente al enemigo.
De tenerse en cuenta que, si bien el helicóptero abatido pudo posarse en la costa opuesta y el personal que transportaba podría haberse trasladado por tierra hasta el lugar del combate aunque con cierta demora, la posibilidad de que el helicóptero cayese al mar y/o sufriese mayor cantidad de bajas es una situación totalmente factible de haber ocurrido y podría haber influído en forma negativa en la operación.

6. PREVISIONES PARA LUEGO DE LOGRADO EL OBJETIVO

Las especiales características del teatro de operaciones, en cuanto a la distancia existente entre él y los puntos de apoyo, la necesidad de cubrir requerimientos de orden internacional (meteorológicos), la existencia de equipos teoricamente desconocidos que deberían ser operados, y las implicancias políticas que tenía el hecho en si, hacían necesario que la dotación de permanencia sea seleccionada, con las jerarquías y especia-

en forma negativa y complicaron o pudieron complicar seriamente el éxito de la operación.

Por otro lado ha quedado nuevamente demostrado que la ocupación efectiva de un territorio se logra cuando se ha desembarcado personal y se la puede mantener allí.

El bombardeo, naval o aéreo, no asegura el dominio del terreno. Para el caso de que la oportunidad no sea la adecuada resulta conveniente estudiar la conveniencia de desembarcar fuera del alcance del enemigo como se hizo luego de la pérdida del helicóptero [illegible], con el objeto de asegurar un mínimo de bajas y pérdidas de material y, simultáneamente, permita adoptar las posiciones relativas más favorables que ofrezca el terreno.

En el caso particular de esta operación, que es la que se eligió para extraer las conclusiones, sólo se contaba con superioridad numérica relativa (2 a 1) y con sólo dos helicópteros lo cual no daba posibilidad de reponer pérdidas. Independientemente de las causas que determinaron los lugares de desembarco, al ser realizado dentro del alcance de las armas del enemigo la primera ola quedó aislada y sin posibilidades de recibir refuerzos al ser abatido el helicóptero que transportaba la segunda ola. Simultáneamente se dio el caso de quedar, la primera ola en inferioridad numérica y posicional frente al enemigo.

Se tendrá en cuenta que, si bien el helicóptero averiado pudo posarse en la costa opuesta y el personal que transportaba podría haberse trasladado por tierra hasta el lugar del combate aunque con cierta demora, la posibilidad de que el helicóptero cayese al mar y lo sufriese mayor cantidad de bajas se encontraba en absoluto factible de haber ocurrido y podría haber influido en forma negativa en la operación.

INFLUENCIA DE LA LEJANÍA DEL [illegible]

Las especiales características del teatro de operaciones, en cuanto a la distancia existente entre él y los puntos de apoyo, la necesidad de cubrir requerimientos de orden internacional (meteorológicos), la existencia de equipos teóricamente desconocidos que deberían ser operados, las implicancias políticas que tenía el mecanismo, hacían necesario que la dotación de permanencia sea seleccionada, con las jerarquías y especia-



lidades necesarias, con el tiempo necesario para estar seguro de que ellos sean realmente aptos, no solo profesionalmente, sino pśiquica y físicamente.
Los problemas que debe enfrentar el Jefe de ese destacamente, solo para conocer las instalaciones y el terreno a efectos de prever su futura defensa, son lo suficientemente importantes; como para sumarle posibles problemas de convivencia y/o adaptación.
Asimismo, quien reciba la responsabilidad de ejercer la Jefatura de una plaza como la indicada, debe tener desde el comienzo una jerarquía acorde con la trascendencia de la misma, directivas totalmente claras y un conocimiento de la situación politíco-militar adecuados para poder realizar su tarea.

7. ADIESTRAMIENTO

La unidad inicia su participación en el conflicto con un bajo nivel de adiestramiento producto en líneas generales de:

a. Alto procentaje de renovación en la Plana Mayor y Dotación.

b. No contar durante el mes de enero con el apoyo de los Centros de Instrucción por encontrarse éstos de Licencia Anual.

c. Licencia Anual en el mes de febrero.

d. Necesidades de volcar esfuerzos en tareas de mantenimiento en los primeros días del mes de marzo para alistarla para la primera etapa de mar.

e. Primera etapa de mar de solo 3 días que no prevíó ninguna ejercitación de armas efectiva.

f. Iniciar el 15 de marzo un período de mantenimiento intensivo y dique.

Actuó por otro lado, como elemento positivo el hecho de que el suscripto entrara en su segundo año de Comando lo que indudablemente facilitó la rápida concreción de muchas tareas.
Esta experiencia ha puesto de manifiesto otra vez que no siempre es posible manejar el momento en que se desencadenará un conflicto bélico por lo que el Plan de Adiestramiento Operativo de la Flota de Mar, y de la Armada en general deberían apuntar asegurar mantener un mínimo adecuado de sus unidades, en un nivel aceptable como mínimo durante todo el año, independientemente de los traslados generales.

lidades necesarias, con el tiempo necesario para estar seguro de que ellos sean realmente aptos, no sólo profesionalmente, sino psíquica y físicamente.
Los problemas que debe enfrentar el Jefe de ese destacamento, sólo para conocer las instalaciones y el terreno a efectos de [illegible] su futura defensa, son lo suficientemente importantes como para sumarle [illegible] problemas de convivencia y/o adaptación.
Asimismo, quien recibe la responsabilidad de ejercer la Jefatura de una plaza como la Antártida, debe tener desde el comienzo una jerarquía acorde con la trascendencia de la misma, directivas totalmente claras y un conocimiento de la situación político-militar adecuado para poder realizar su tarea.

ADIESTRAMIENTO

La unidad inició su participación en el conflicto con un bajo nivel de adiestramiento motivado en líneas generales por:

a. Alto porcentaje de renovación en la Plana Mayor y Dotación.

b. No contar durante el año de verano con el apoyo de los Centros de Instrucción por encontrarse éstos de Licencia Anual.

c. Licencia Anual en el mes de febrero.

d. Necesidades de volcar esfuerzos en tareas de mantenimiento en los primeros días del mes de marzo para alistarla para la primera etapa de mar.

e. Primera época del año la sola [illegible] que no previó ninguna ejercitación de armas efectiva.

f. Iniciar el 15 de marzo un período de mantenimiento intensivo y dique.

Actuó por otro lado, como elemento positivo el hecho de que el suscripto entrara en su segundo año de Comando lo que indudablemente facilitó la rápida concreción de muchas tareas.
La experiencia ha puesto de manifiesto otra vez que no siempre es posible manejar el momento en que se desencadenará un conflicto bélico por lo que el Plan de Adiestramiento Operativo de la Flota de Mar, y de la Armada en general deberían contemplar asegurar contener un mínimo adiestrado de sus unidades, en un nivel aceptable de [illegible] durante todo el año, independientemente de las licencias principales.



Paralelamente se hace imprescindible incrementar el número de ejercitaciones de armas efectivas, adaptándolas lo máximo posible a la realidad usando, por ejemplo, blancos navales y aéreos teleguiados. Asimismo debe elaborarse las doctrinas y procedimientos que se adapten al empleo de las armas en unidades con un solo cañón.

8. ALISTAMIENTO DE LA UNIDAD

La centralización lograda durante el año 1982 en el ARSENAL NAVAL PUERTO BELGRANO y su dependencia directa del señor Comandante de la Flota de Mar se ha demostrado como altamente eficiente. Ello queda evidenciado en:

8.1. El alistamiento en algo más de 48 horas para estar listo a zarpar para las Islas Georgias del Sur partiendo de que la unidad se encontraba en dique, sin armamento, sensores ni equipamiento de comunicaciones.

8.2. Las reparaciones menores efectuadas durante el conflicto.

Por otro lado se ha comprobado que este tipo de unidad no es apta, excepto para situaciones de emergencia, para transporte de personal con su equipo de guerra. El transporte de 40 hombres de I.M. que deben arribar a destino en condiciones de empeñarse en combate se vió dificultado por:

- No contarse con camas y/o lugares suficientemente seguros para la instalación de catres. En la práctica y debido al mal tiempo reinante terminaron durmiendo en bolsa de dormir tirados en el suelo.
- Servicios internos, baños, cocina, etc, no dimensionados para casi 140 hombres.
- No contar, excepto en días excepcionales, de posibilidad que desarrollen actividades físicas en cubierta para mentenerlos en estado físico adecuado.

9. Como extrema síntesis soy de opinión que la experiencia acumulada en esta acción hace resaltar que para futuras operaciones se haga especial hincapié en:

Paralelamente se hace imprescindible incrementar el número de ejercitaciones de armas efectivas, adaptándolas lo máximo posible a la realidad usando, por ejemplo, blancos navales y aéreos teledirigidos. Asimismo debe elaborarse la doctrina y procedimientos que se adapten al empleo de las armas en unidades con un solo cañón.

d. [illegible]

La centralización lograda durante el año 1982 en el [illegible] y su dependencia directa del señor Comandante de la Flota de Mar se ha demostrado como altamente eficiente. Ello quedó manifestado en:

1.1. El alistamiento en tiempo más corto [illegible] para actuar desde [illegible] a Puerto Argentino, Islas Georgias del Sur [illegible] pese a que la unidad se encontraba en dique, sin armamento, sensores ni equipamiento de comunicaciones.

1.2. Las reparaciones menores efectuadas durante el conflicto.

Por otro lado se ha comprobado que este tipo de unidad no es apta, excepto para situaciones de emergencia, para transporte de personal con su equipo de guerra. El transporte de 40 hombres de I.M. que deben ser trasladados en condiciones de empeñarse en combate se vio dificultado por:

- No contar con camas y/o literas suficientemente seguras para la instalación de [illegible]. En la práctica y debido al mal tiempo reinante terminaron durmiendo en bolsa de dormir tirados en el suelo.

- Servicios internos, baños, cocina, etc. no dimensionados para cerca de 140 hombres.

- No contar, excepto en días excepcionales, de posibilidad que desarrollen actividades físicas en cubierta para mantenerlos en estado físico adecuado.

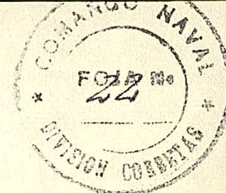
Como extrema síntesis soy de opinión que la experiencia acumulada en este aspecto hace resaltar que para futuras operaciones se haga especial hincapié en:

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº ....

Letra ....



///...22

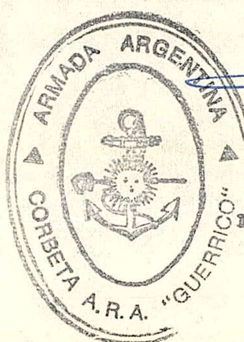
9.1. El conocimiento exhaustivo del área de operaciones tanto para planear como para ejecutar la misma. Este conocimiento debe llevar como mínimo hasta la totalidad de los Comandos involucrados en ella.

9.2. Emplear las unidades navales en consononancia con sus reales capacidades o caso contrario tener muy en cuenta y medir ajustadamente la aceptabilidad de su empleo.

9.3. Asegurar al OCT al asignarle los medios una adecuada capacidad de Comando, control y comunicación.

9.4. Un adecuado nivel de alistamiento y adiestramiento de las unidades intervinientes para la operación a realizar.

AGREGADO: Fotocopia cuarterón Puerto GRYTVIKEN.



CARLOS LUIS ALFONSO
CAPITAN DE FRAGATA
COMANDANTE
DE LA CORBETA ARA "GUERRICO"

KING EDWARD COVE

From a Survey by Lieut. M. J. Stumbles, R.N., 1958.

King Edward P^{t} L^{t} :- Lat. 54° 16′ 43″4 S., Long. 36° 29′ 39″4 W.

Mag. Var^{n} 6° 45′ W. (1959) increasing about 2′ annually.

Natural Scale $\frac{1}{7,500}$

NOTE

Passage between jetty and mooring buoy is obstructed by hauling-off wires when a ship is berthed.

Church
Spire
Villa
GRYTVIKEN (Whaling St^{n})
Floating Dock
Hulk
Mast
Radar Mast
Cemetery
Radio Station
Mast
Tussock
Bollards
Mooring
Radio Mast (100 ft high)
Discovery Ho.
Cross (consp.)
Hope
very steep scree slopes
Wreckage
King Edward P^{t}
F.R.
Hobart R^{k}
The Hummocks
breaks
TRUE NORTH
Metres 100 0 500 Metres
500 0 1000 2000 Feet

DISTANCIA EN CABLES



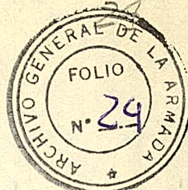


ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº 3/83"S"

Letra DVCB,3FY



PUERTO BELGRANO, 23 de Febrero de 1983

OBJETO: E/Oficio CBGU,3FY Nº 3/83"S".

AL SEÑOR COMANDANTE DE LA FLOTA DE MAR

Agregado elevo, el Oficio Nº 3/83"S" CBGU,3FY producido por el Señor Comandante de la Corbeta A.R.A. "GUERRICO", Capitán de Fragata Don Carlos Luis ALFONSO, sobre la campaña de la unidad en las Islas Georgias del Sur, en 1982, en el cual se relatan los sucesos acaecidos durante esta operación con las conclusiones pertinentes.

Considero necesario elevar este informe a la Comisión de Análisis y Acciones de Combate.

Estimo que de este documento deben sacarse enseñanzas para su aplicación inmediata, en las unidades operativas de la Armada y en la medida y niveles que se consideren en la Escuela Naval Militar, Escuela para Oficiales y Escuela de Guerra Naval y en Centros de Instrucción y Adiestramiento.

AGREGADOS: Oficio CBGU,3FY Nº 3/83"S" que consta de (23) veintitres fojas útiles.

DISTRIBUCION: Original - Destinatario
Duplicado - Archivo.



ERNESTO FRANCISCO DIAMANTE
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE

COFLOMAR
MESA DE ENTRADAS

Nº INTERNO: 033/83

ENTRO: 23 FEB 1983	Con.	...al.	Arch.
Comandante			
J.E.M.			
Dpto. Operaciones	X	X	
Dpto. Personal			
Dpto. Logística			
Dpto. Comunic.			
Dpto. Inteligencia			
Sistema de Armas			
Cargo Contabilidad			
Secretaría General			
Secretaría Privada			

SALIO:

E.M. COMANDO
DE LA FLOTA DE MAR
Dpto. OPERACIONES
Entrada: 23 FEB 1983
N. I. S-21

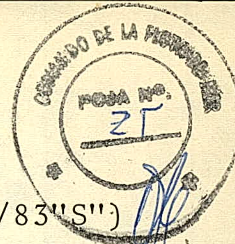
ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº 03/83"S"

Letra DVCB,3FY

(N.I.: COFM,OF9 N° 053/83"S")



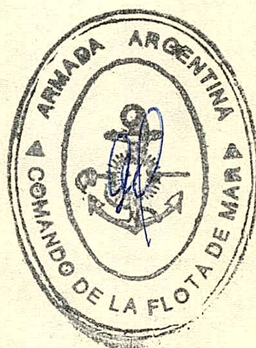
PUERTO BELGRANO, 20 DIC. 1983

///ÑOR PRESIDENTE DE LA COMISION ANALISIS ACCIONES DE COMBATE.

Remito el informe producido por el que fuera Comandante de la Corbeta A.R.A. "GUERRICO" Capitán de Fragata Dn. CARLOS LUIS ALFONSO, sobre la campaña llevada a cabo por esa Unidad, en las Islas Georgias del Sur en el año 1982.

Al respecto, comparto lo manifestado por el Señor Comandante de la DIVISION CORBETAS en el 2do. párrafo de fojas veinticuatro (24) de elevar este informe a esa COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE por las conclusiones a las que puede arribar, y la consecuente gravitación en la doctrina propia futura.

DISTRIBUCION: Original, destinatario - Duplicado, archivo COFM.-



EDUARDO MORRIS GIRLING
CONTRAALMIRANTE
COMANDANTE DE LA FLOTA DE MAR

COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE

ENTRADA: 27 DIC 1983

TRAMITE INTERNO (60)

PRESIDENTE	
VICE PRESIDENTE	
DETALL	
CENTRO DOC.	
SALIDA	

incorporar al 6364.